拒绝文明

芦笛

如果问你，世界工程史上有三大奇迹，其中一个是苏伊士运河，一个是巴拿马运河，还有一个在中国。你能猜到是哪个吗？中国有两座世界名桥，一座当然是隋朝工 匠李春设计建造的赵州桥，另一座在哪儿？你知道中国第一家水电站是在哪儿兴建的么？当北京、上海、广州的居民还在饮用井水之时，中国有哪个城市居民首先用 上了清洁、方便、安全的自来水？全国第一部动车又是奔驰在哪条铁路上？

在观看 CNTV 纪实台播放的《百年米轨》之前，对这些问题，我连一个都回答不出来。看了该片后，我无限震惊——原来这一切都发生在云南！

云南？就那个瘴烟蛮雨的化外顽国？白居易不是早在千年前就说过了么：“闻道云南有泸水，椒花落时瘴烟起。大军徒涉水如汤，未过十人二三死。村南村北哭声哀，儿别爷娘夫别妻，皆云前后征蛮者，千万人行无一回。”

“泸水”谁都知道，就是金沙江。但这“瘴烟”是什么玩意，老芦无学不知，只猜想那是类似生物武器一类毒雾，中人立毙。据说它是恶性疟疾，但疟疾何以会形成 气体，则是我死也想不明白的奥秘了。至于“大军徒涉水如汤”则肯定是道听途说，绝无可能发生在金沙江上，只可能是温泉。就算这些描写是艺术夸张吧，云南之 边鄙落后，在全国也是遐迩皆知的。到那儿插过队或去军垦兵团的上海知青都该有深刻体会。

网上的几张照片给我留下了难忘的印象：1979 年，国务院调查组光临云南生产建设兵团，几千知青黑压压地跪在会场上请愿，请求中央高抬贵手放他们回家，那或许就是梁晓声说的“青春无悔”的表现吧：







上图：绝食宣誓

没错，那些奇迹就发生在那瘴烟蛮雨之地，而它们之所以会出现在那里，完全是因为由法国人投资、设计与指挥建造、由中国苦力以血肉修筑而成的一条铁路，将闭 塞的昆明与外部文明世界接了轨。滇越铁路起于昆明，经越南首都河内，止于越南海防港，全长 859 公里，在云南境内长 468 公里。就是它把昆明与大海连接起 来，向香港、上海、东京、巴黎乃至整个文明世界开放。

世界工程史上的第三大奇迹则发生在该线的云南段。滇越铁路在越南境内那部份基本是在平原上走，但进入云南后，便从海拔几十米一直升到将近 1900 米，其南 北高差竟达 1807 米。据云南省铁道学会副秘书长潘旭昆介绍，坡度为千分之三十。我认为这不可能是平均坡度，即使是局部坡度也不大可能，盖那意味着火车每 走 100 米就要爬升 3 米，实在有点不可思议。平均坡度应

为 1.807/468=3.86‰，平均每一公里爬升将近 4 米，这已经是很陡的坡度了，而且还是均 值，在平原地带无法做到，因此肯定有许多局部坡度远高于此的路段。

这条铁路专在人迹罕至的丛山峻岭、原始森林里穿行，跨越了金沙江、珠江、红河三大水系；跨越了亚热带高原季风气候、南亚热带半湿润气候、热带山地季风雨林 湿润气候三大气候带。为修建它共完成路基土石方 1660 万立方米，修筑桥梁 3422 座，总长计 5 万米；隧道 172 座，总长计一万七千八百多米，平均 2.72 公里就有 1 个隧道，每 137 米就是一个桥梁（这是 CCTV 纪录片《滇越铁路叙沧桑》上报出的数据，似乎太多了，据《百度百科》是“平均 1 公里 1 座 桥涵”）。它不但坡陡，而且弯大，其最小的曲率半径竟然只有 80 米，一般也在 300 米左右。

如此险峻的铁路，却是在 1903 年 10 月开工修建，1910 年 1 月正式通车的。当时的中国还在中世纪，而云南就更是全国最落后的地区之一，全省无一寸公路。这就意味着它的全部钢铁建筑器材，都得靠人扛马驮运进去。而除了铁轨之外，滇越铁路上更有着许许多多的钢桥：



在所有的桥梁中，有座“人字桥”最为神奇。它飞架在两座相距将近 70 米的悬崖之间。要在这百丈深谷中建造钢桥几乎是不可能的，桥的两端即是隧道口，根 本没有工作平台，而桥下则是深涧，无法树立桥墩。据说主事者智穷力竭，只好在法国公开征求设计。著名设计师保罗•波登以其独出心裁的设计，击败了他的同 学、巴黎埃菲尔铁塔的设计师埃菲尔夺标。这就是著名的人字桥，是中国列入世界名桥史的两座桥之一：



架设这座重达 180 吨的钢桥更是匠心独运。所有的部件都在法国度身订造。为了便于骡马和人力搬运，每个配件都限重 100 公斤，限长 2.5 米，一般长仅 1.2 米到 1.3 米。先经海运到海防，再由铁路运至云南边境内，由马帮运到工地，铆接成钢梁后，放入固定在隧道口的两个巨大的钢球中，再像放吊桥那样，从 隧道上方开凿的两个工作隧道中用钢索放下。桥身合龙后，再用铆钉将桥面铆接起来：



就这样逢山开路，遇水搭桥，施工队伍仅仅花了六年多一点的时间，就在全国最落后、最险恶的地域中完成了当时的世界工程技术的杰作。其间，法国人带来的科学 智慧与中国苦力的血汗结合在一起，创造了一个又一个个奇迹。全部工程耗用水泥 9000 吨，仅占所需 13%，其余用当地黏土焙烧成“烧红土”代替。

尽管如此，工程的技术质量之高却令人吃惊。据说人字桥建起来后，在百年的悠悠岁月中，不知道其上有多少火车通过，可它竟然未更换过一个重要部件（据《百年 米轨》介绍是从未更换过一个铆钉，此话显然过于夸张。在云南电视台拍摄的另一部电视片中，观众可以清楚地看到桥面

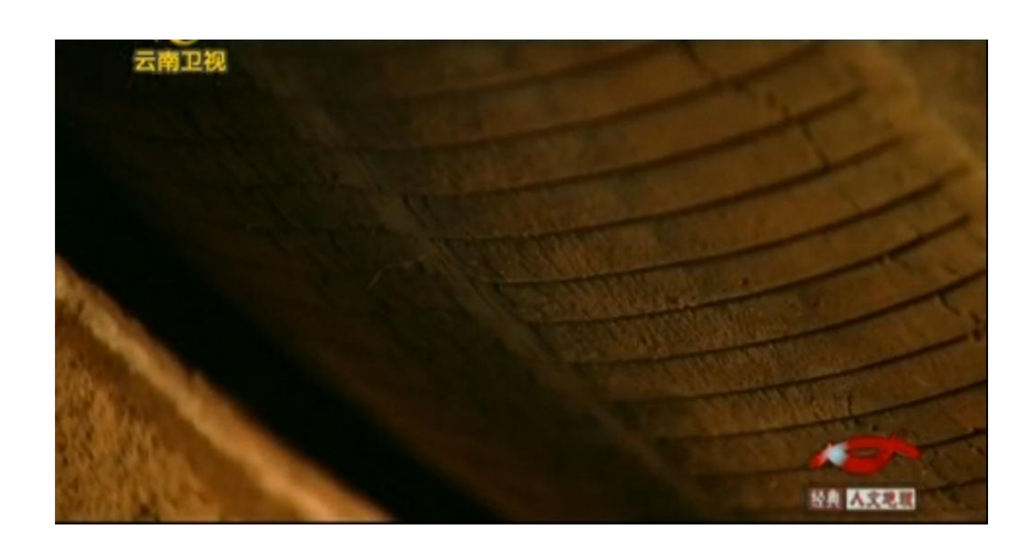
上的铆钉有更换过的迹象，准确地说应该是 没有更换过较大的部件吧）。

更令人难以置信的是于 1914 年投入使用的“米其林动车”。它大概是世界上唯一使用轮胎的机车，代表着当时最先进的技术。车长 16 米，宽 2.6 米，自重 8 吨，车厢箱体用铝合金制成。它使用的是功率为 117 千瓦的 12 缸汽油内燃机，有四对轮对，其中四个是主动轮，四个被动轮，每个都有制动盘，可以统一制动， 也可以分别制动。轮胎能自动充气，气压低于一定值时即报警并自动充气，也可人工充气。即使在曲率半径为 300 米的弯道上，它的时速仍可达 100 公里，而如今该线用的经多次更新换代的内燃机车，最高速度也达不到 50 公里。



宋美龄曾在抗战期间乘坐过此车，其舒适与速度让她这个从小见惯美国世面的贵妇人也大为惊叹。该车一直使用到 1984 年才退役。最令人惊叹的是，它经过七十年的磨损，轮胎却没有胶粘龟裂的痕迹，至今光洁如新。





不难想像，如果这奇迹发生在“解放”后，它会被吹到几重天上去。“党的领导”就不用说了，光是那用“烧红土”代替水泥的佳话，就一定会被当成“劳动人民无穷无尽的智慧”与“新社会特有的土法上马”。可身为中国人，我却是最近才知道曾经发生在中国土地上的奇迹！

光是死了那么多人，先民们舍死忘生创造出来的奇迹，就绝不该出于意识形态的原因，被当局无情地一笔抹去。据法国人提供的数据，投入工程的共有 67000 人，死亡 12000 人，约占 17.9%。中方的数据是施工人数 20-30 万，死亡 8 万，约占 26.7-40%。

如此之高的死亡率，当然要被当局当成反帝宣传材料。但值得注意的是，《百年米轨》介绍，外国技术人员中也有 80 余名死亡，据说绝大多数是法国人。根据《滇 越铁路叙沧桑》，当时印支铁路公司从法国招聘技术人员和管理人员 930 人，各承包商又从德国、意大利等国引进工地主任 1200 余人。 930 名法国人中就有 80 余名死亡，死亡比率约为 8.6%。即使连其他国家的人也算进去，那死亡率也约为 3.8%，仍然相当之高。可见那死亡主要是工程的 险恶与恶劣的自然环境（尤其是“瘴烟”或“瘴气”）造成的，恐怕不是爱国愤青设想的虐待致死。

事实上，法国人雇佣工人的条件相当优厚。有位老奶奶就幸福地回忆道，她丈夫当年在碧色寨当巡道工，一个月就能挣二三十块大洋（当时生活非常便宜，十多年后 毛泽东在北大图书馆打工，月薪也才八元）。不但用水免费，公司还提供免费住房。如果他家到外面租房子住，公司还提供租金，光一个月发的补贴就能在外头租住 三个月。而另一位越南司机家竟然养了十个孩子，这是今日的工人阶级根本不敢梦想的。

被谋害至死的也有。开挖隧道，常需从悬崖上将腰上系了绳索的中国苦力放下，在悬崖上用大锤打炮眼。那工作非常危险也极度吃力，据说法国人悬了重赏，每敲一 锤就给一元大洋。据一位被采访的老人说，有的越南工头（法国人使用越南人如英国人使用印度人一般，在中国都是颐指气使的高等人。滇越铁路上的火车司机、高 级技工等，开头只有越南人而无中国人）心特别黑，等着中国苦力打了十多锤，就割断绳索让那苦力摔得粉身碎骨，自己去冒名领赏。不过，这种事就算有，恐怕也 不多。工人可能主要还是死于挖隧道、造桥等工程必有的危险性以及疾病。

实际上，在“解放后”30 年内新修的铁道两侧，旅客照样能看见坟冢累累，说是一个枕木下缠绕着一条冤魂恐怕也不为过。区别只在于，在那影片上，我没有见到 一座坟墓，更没有见到一座纪念碑。看来中国人的性命就是不值钱。当局在隆重庆祝滇越铁路通车 100 周年之时，或是考虑申报世界遗产之际，为何就是想不到为 那些默默死去的被忘却的先民们立个纪念碑？

先民的血汗并没有白流，滇越铁路通车，令边陲小城昆明从中世纪"跑步进入现代文明"。随着火车而来的，是西门子公司出产的发电机组。 1910 年，昆明石龙坝电站开工，1912 年 4 月竣工发电。中国第一座水电站就此诞生，距世界第一座水电站建立仅 34 年。当北京皇宫内的贵人们还在黑灯瞎 火中"打黑摸"（川话）时，昆明的街道便已被法国来的电灯照耀得如同白昼。 1917 年，也是这条铁路运来了设备，昆明第一个自来水厂建立，该市人民在全国率先喝上了自来水。

铁道更改变了沿线的面貌，新的城镇在旦夕间冒了出来，其中一个只有几户人家的小村庄碧色寨（据说云南土话的意思是"臭虫寨"）变成了灯红酒绿的"小香 港"。个旧迅速崛起为举世闻名的"锡都"。省会昆明更是受益。自滇越铁路修通 13 年内，昆明开办了现代工厂 55 家，其中石龙坝水电站、云南亚细亚烟草公 司、宣威火腿公司引进的机器设备、云南锡业公司的采、选、冶炼设备，均通过滇越铁路运来。 "于是，这方在中国原本封闭落后的土地，猛然间变成了我国工业文明的前沿"。

铁路也带来了全新的生活方式。旦夕之间，昆明的市容突然变得摩登了。一幢幢洋房矗立起来，三四十家洋行和商号相继开张，市面上充斥着罐头、饼干、咖啡、香 烟、香槟。人们抛弃传统的长袍马褂，改着西装革履，放弃打躬作揖，改为握手鞠躬。就连巴黎的时装与发型，也先于上海而在昆明出现。昆明人甚至采用了公斤代 替了原来的老秤！

法国人甚至为云南人带来了葡萄。据说该省过去并无此种水果，是法国教士或其他定居的法国人带来了种子，并在其房前屋后栽种。葡萄从此在云南的土地上生了 根，甚至长成了野葡萄。当 70 年代农民最终从"以粮为纲"的重轭下解放出来后，他们才发现，当地的土质不适于栽种粮食，却特别适合栽种葡萄。这从此成了新 时代农民的谋生之道。如今法国人留下来的葡萄成了酿酒的绝佳原料，有的品种如"玫瑰蜜"甚至在法国本地绝了种，于是用那葡萄酿出来的酒便成了世界上独有的 品牌。

滇越铁路也为文化落后的云南打开了文化之窗。法国人在昆明开办了医院与教会学校，而昆明人首次有了接受 西方先进教育乃至出国留学的机会。它甚至促进了云南与上海乃至首都的文化联系。过去云南与内地的连接只能靠马帮路。中国最后一个经济特科状元袁嘉谷是云南 人。他当年赴京赶考，在路上足足走了两个多月，后来他奉旨准假还乡，从海路经滇越铁路还乡，只花了十多天，于是赋打油诗一首：

"新生事物多责难，说三道四两极反，人间谁说无前例，列车尽头见曙光。"

此乃文献片《滇越铁路叙沧桑》上介绍的。我怀疑这诗为现代文盲伪造，与伪造所谓《大顺文档》的文笔如出一辙（关于所谓"大顺文档"，我也是从 CCTV 的纪 实台播放的视频上看来的，那些伪造文书准备在《青山处处埋闯贼》中介绍）。须知"新生事物"、"列车"之类的词都不可能为那阵的人使用，更何况那打油诗连 韵都不押，遑论起码的格律。虽然袁嘉谷来自文化落后的云南，人家毕竟是个状元，总不至于连词章小道都不懂吧）。

诗作真伪不论，袁嘉谷走的路从此成了云南人进京的近道。自铁路修成后，云南人要出省，必须先出国：先坐车到海防，换乘轮船直达香港或上海，再从那儿去广州或进京，比境内毫无铁路、公路的四川、贵州方便多了。

过去我在四川时就悟出，历史上四川的文化之所以在西南数省中是最先进的，不但远远超过云贵，

而且胜过两广（广东是英国人来后才发达起来的，原来也是瘴烟蛮 雨的化外之地），完全是沾了长江水道的光，使得三苏能“即从巴峡穿巫峡，便下襄阳向洛阳”，轻而易举地到达文化发达的中原。如今滇越铁路也起到了类似的文 化通道的作用。如果说没有长江，就不会有三苏，则我们似乎也可以说，没有滇越铁路那文化通道，也就不会有“人民音乐家聂耳”——那云南土人就是经滇越铁路 到海防，再坐船到上海，从此发迹的。

然而尽管滇越铁路给云南人民带来了这么多的好处，英雄的云南人民仍然像先进地区的人民一样，奋起反抗抵制西方文明的入侵，为祖国在近现代史上拒绝文明的壮丽史诗写下了辉煌的一页。

滇越铁路当初选的是西线，经蒙自、建水、通海、玉溪到达昆明，也就是今年才铺通的玉溪—蒙自铁路走的路线。这条线路把当时云南的繁华富庶地区联在一起，铁 路修成后，将极大地促进这些地域的发展。但当法国人在蒙自开始测量时，1899 年 6 月 20 日，蒙自大屯杨家寨的杨自元便邀集锡矿工人及附近村民数千人，夜 袭蒙自县城，火烧洋关税司，迫使法国勘测铁路的人员撤回越南。

1903 年阴历 5 月间，正当滇越铁路正在紧锣密鼓地筹建时，据称是“中国历史上第一次工人起义”的周云祥“起义”爆发。不幸的是，论阶级成份，此人属于 “解放”后官府在“镇反运动”中首先镇压的“把头”或“工贼”，因为他不是工人，而是个旧锡矿的一个保查队长。正因为他是与矿主勾结的狗腿子，起来造反才 不愁没有饷源。

话说个旧锡矿有个矿主叫朱渭卿。此人是当地巨富，跟今日那些富可敌国的煤矿主一般。听说法国人要修铁路，他以为鬼子要来抢劫他的万贯家产了，于是便出资煽 惑这周把头起来闹事。云南虽然落后，士绅们还是精通“广州人民反入城斗争”、“义和团扶清灭洋”那一套“使憨狗咬石狮子”国术的。这国术在张天翼的经典小 说《清明时节》里有过生动描述，其实也就是《水浒传》上金眼彪施恩以小恩小惠收买武松去替他报仇雪恨的老招数。

拿着主子给的无量金钱，周云祥组织了将近两千多人，打败了矿上的官军。在这之前，因蒙自抗法修路，清廷派兵镇压，个旧城空虚，周云祥便乘机带领暴民占领了 个旧城，接着又占领了蒙自，砸了海关、烧了洋行，并喊出了“阻洋占厂，阻洋修路，抗官仇洋”的响亮口号，号召部下打到临安府去（根据百度百科，这“临安 府”可不是南宋的首都，似在今云南建水县）。清廷调兵将“起义”镇压了下去，周云祥被押到昆明斩首示众，首级挂在昆明城墙上。 “起义虽然失败了，但这次起义作为中国历史上工人阶级首次反帝、反封建运动而载入史册”，CCTV 如是说。

这次斗争当然是伟大的。勿过，鬼子尊重私人产权。 “阻洋占厂”乃是朱渭卿的杞忧，其实也就是至今未愈的国症，在心理学上唤作“PPD”（paranoia personality disorder），用俗话说就是“受迫害狂”，其主要症状是从来不相信世上有“善意”、“双赢”、“互利”这些事，自己乃是全世界“敌对势力”串通一气 谋害的对象。当年我大清第一位驻英副公使刘锡鸿曾把这心态表述得很好：

“英公使威妥玛在都初相见时，辄言政在养民，当以开煤铁矿、创造铁路为中国目前急务。此次由天津南下，同舟洋人立论，亦专主于此。余以中国立教尚义不尚利、宜民不扰民之说晓之。伊辈辩论往返，疏不惮烦。初不知其何乐于中国之富强，而进言恳切若此？”

这意思是说，他当初在首都首次见到英国公使威妥玛时，威妥玛就跟他说，为政首在养民，目前中国的当务之急是开采煤矿、铁矿，建造铁路。这次他奉使乘船从天 津南下时，同船的洋人又跟他说这些。他告诉他们，中国的国教是讲究道德原则而不追求物质利益，宁长社会主义的草，

也不要资本主义的苗，宁愿华夏遍地坟，也 要杀光日本人，制定政策的出发点是方便百姓而不是烦扰百姓。可那些人听了这圣贤之道后还不罢休，还要跟他没完没了地辩论下去。他以讽刺的口吻问道：真不知 道他们为何会如此乐于见到中国的富强，而恳切进言到了这个地步啊！

不得不承认这推理毫无逻辑错误，极为雄辩有力：敌对势力是绝对不会希望看到中国富强的。因此，他们以富强来引诱中国，必是包藏祸心，只有白痴才看不出这点来而上当受骗。所以，开煤铁矿、修铁路等等，必是鬼子灭亡中国的毒计。

这刘锡鸿并非白痴，其观察力与理解力都非常敏锐，悟性也堪称一流。他到了英国后，亲自乘坐了列车，惊叹道：

“乘车眺望，遥见其下行人如织，街市闾巷渺若重渊，几疑其穴地为之，而不知身在桥上也。又或高凌宝塔之尖，俯拾帆樯之顶。初至其地，骇心惊目，无非异观。 闻人言，南至海口，北至苏葛兰（苏格兰），铁路共数十道。每行百里，人纳车价仅一息零（先令，英国零钱单位，现已废除），较之未有火车时，省费数倍。” 他更惊叹火车旅行之快，声称那是“缩地术”。

不仅如此，他还见识了伦敦地铁与泰晤士河的河底隧道，参观过电报、电气等科学演示，考察过兵工厂、书报印刷所，并系统考察了英国的行政、立法与司法机构。 而且，此人悟性相当之高，一个中古时代走出来的原始人，连小学文化都没有，绝对不懂通分约分，遑论分解因式，却竟能理解莫尔斯电码的原理、伏打电池的工作 原理，乃至炮膛内的来福线的作用，等等。更重要的是，经过亲身体验，他终于发现“英人知礼”，“英人爱重中国”，并几次接见了为中国打抱不平、抗议英国欺 负中国、要求英国政府禁止鸦片的民间游说团体，并终于悟出英国人对中国其实并无领土野心，只是想和中国做生意而已。

但即使在 PPD（受迫害妄想）被驱散后，刘锡鸿仍然是个坚决抵制文明的民族英雄。回国后以亲历者的身份写了《仿造西洋火车无利多害折》，声称: “火车实西洋利器，而断非中国所能仿行也。臣窃计势之不可行者八，无利者八，有害者九。” 他最担心的还是：“火车既行……则洋人踪迹自必遍及里闾，以利啖人，村愚尤易为惑”，会变成“带路党”。

从这个意义上来看，周云祥及其主子朱渭卿与刘锡鸿身份虽然不一样，但都是坚决抵抗西洋文明入侵的民族英雄。周云祥慷慨就义的同时，朱渭卿作为“起义军的经 济支柱”被清廷通缉，其家产被查封。他逃到日本，参加了兴中会。 1908 年受革命乱党派遣，回云南组织革命。在辛亥兵变发生后不久，他在建水组织了“临安起义”。起义成功后，云南军政府授予朱渭卿中将衔，并发还被清廷 查封的全部家产。

据 CCTV 解说词：“周云祥起义虽然失败，但它是民心所向，给朝廷和法国人增加了压力，滇越铁路被迫改线。”确实如此，法国人被迫将铁路线改成了后来走的东线，蓄意避开人烟密集之地，专在深山老林里偷偷摸摸地穿行，因而成全了世界上第三工程奇迹。

只是百年之后，中国政府因为滇越铁路轨距只有 1 米（因而称为“米轨”，而国际标准轨距是 1.435 米，称为“准轨”），运输量不能满足目前需要，改建准轨 铁路取代之。新建的玉蒙铁路走的就是法国人当初选的那条线。老芦迟钝，还真是无法理解：靠人民战争逼迫法国鬼子改线，究竟能算是毛泽东思想的什么伟大胜 利？

或许就是因为没有达到“阻洋修路”的崇高革命目标，当滇越铁路终于在 1910 年 3 月 31 日正式通

车那天，云南讲武堂特地放假一天，师生齐集车站，强烈抗议 那空前国耻。当插着大清黄龙旗与法国三色旗的列车缓缓进站时，师生们顿时个个如同死了老子娘，齐放悲声。这些人与蔡锷渊源颇深。几年后他们还在蔡锷领导 下，发动了“讨袁护国战争”。但若是没有那国耻，则蔡松坡、李烈钧等人也就无法取道越南秘密回滇，那么，历史上有无“护国战争”还是个问题。

蔡锷能否逃到云南去搅屎倒也无足轻重，但如果没有滇越铁路，抗日战争恐怕就无法打赢了。从 1937 年到 1940 年 6 月，它成了为中国输血的大动脉，无数军 火、设备和其他物资，都是通过它源源输入中国的。它同时也成了中国的“敦克尔克大撤退”的途径之一。在此期间，有 168 家企业经过该铁路内迁，该线一共输 送了物质 130 万吨，人员近千万。大批文化人也经过该线逃到大后方，其中包括钱穆，费孝通，冰心，冯至，陈省身，华罗庚，周培源，严济慈，王守竞，李苦禅，潘天寿……等等。

所以，若是中国工人阶级第一次反对帝国主义侵略的武装起义成功，后来的历史要改写也未可知。这或许就是上至 CCTV，下到云南“史学界”人士至今还在鼓吹“阻洋修路”的缘故吧？

不能不说，刘锡鸿还是有远见卓识的。他预见到，随着铁路开通，洋人和洋货必然到处都是，“以利啖人，村 愚尤易为惑”。这的确是滇越铁路通车后发生的事。不过被利诱的不是“村愚”，而是过去誓死反对修路的士绅们。火车带来的巨大的好处，哪怕是“义令智昏”的 中国士绅也看得见。尤其是个旧锡矿因为引进了先进的采矿机械而产量剧增，输出就成了瓶颈。其中蕴藏的发财机会，连活佛见了都要跳墙，何况是清流假道学们？ 但士绅并未变成“带路党”，却提出要自己掏钱修路，以免肥水流入外人田。具有讽刺意义的是，上书给当时的云南都督蔡锷呈请修路的，正是过去反对修路的个旧 矿主们。

不过，比起隔壁掀起“保路运动”、保到寸路毫无、直到“解放”时省内都没有一寸钢轨的四川人民来，云南人还是不错的，还真的靠自己集资修建了全国第一条、 也是唯一的民办铁路——个碧石铁路。个碧石铁路公司之所以能在全国高标独调，说到做到，我看还是主事者比较干净，没像川汉铁路公司的经理们那样，贪污贪到 铁路一寸未修，公司就已资不抵债。奇怪的是，国人喜欢拿丢丑当光荣，历史书上津津乐道那千古笑柄“保路（=保赃）运动”，却无只言片语提到这条真正建成了 的民办铁路，或许是怕引来学生问一声：后来呢，铁路保住了么？

个碧石铁路呈 T 字型，由横直两条线组成。横线西起石屏，东向经鸡街，在碧色寨与滇越铁路交会；直线南起个旧，北上经蒙自在鸡街与横线相交。最初设计时，线 路并不经过蒙自，但当年誓死反对铁路通过的蒙自人民这次却又不答应了，不惜掏出几十万银元，请铁路兜了个弯通过该县。碧色寨经鸡街至个旧长近 73 公里。由鸡街经建水至石屏长 104 公里。总长 177 公里，1915 年 5 月开工，1936 年 10 月 10 日全线通车，历时 21 年 5 个月。是中国建筑时间最长的 铁路，上面跑着的是全国最小也是最慢的火车，设计时速 25 公里，上坡时速仅 10 公里。

它之所以是全国最小的火车，是因为个碧石铁路的轨距只有 60 公分，人称“寸轨”（旧时将十公分称为一公寸）。比哈尔滨儿童公园的小火车与阿里山森林火车都 小（两者轨距均为 0.762 米）。货车全长 8 米，宽 1.6 米，载重 10 吨；客车全长 11.3 米，宽 1.65 米，定额 42 人。乘客只能背靠车厢壁，对面而 坐。据 CCTV 拍摄的《来自一九一零年的列车》介绍，公司总经理陈鹤亭之所以要选这个轨距，是生怕若采用与滇越铁路相同的轨距，就会让法国人霸占。这思路 大概是：既然不接轨，法国人觉得抢走也没用，也就不会来恃强霸占了。

这一决策注定了个碧石铁路的厄运。寸轨火车不但运量只有米轨的一半，而且因自重太小，摇晃

颠簸得非常厉害。据陈鹤亭的孙子说，坐那车如同骑马一般。线路标 准也很低，设备十分落后。从个旧到鸡街一段，最大坡度为 35％。 ，最小曲率半径为 65 米。从个旧到鸡街大多是下坡，约一个半小时可到，返回则是上坡，牵引 80 吨货物需要近 4 个小时。由此出来个民谣："云南十八怪，火车 没有马车快。" CCTV 采访的一位当年的乘客说，火车走得如此之慢，以致乘客跳下去解个小便再上车也还来得及。更夸张的是，他还说，有个小脚老太带着的簸箕给风吹下了列 车，她老人家毫不犹豫就跳下去，捡了起来又从容不迫爬上了车，云云。

更危险的是，车厢没有空气制动机，只有机车上有。从个旧出来后一路下坡，坡度还特别大。光靠机车上的刹车根本刹不住。此时司机就得鸣笛三声，车长闻声立即 爬上车顶，把各个车厢的手闸关紧。如果车长忙不过来，司机就得爬上去帮忙。他们不像车长那样训练有素，视死如归，在车厢顶上跳来跳去，却只敢在上面爬行。 由此又出来个民谣："英雄的司机，不怕死的乘客。"当年的司机感喟地说，乘客的性命一半在司机手里，一半在车长手中。车长竟能决定旅客生死，也算是奇闻了。

此外，车钩也不是自动挂钩，而是原始的链子钩。车辆在分离时要把销子拿出来，等连接后又把销子穿好（顺便说一句，教科书上说，自动挂钩是詹天佑发明的，此 乃"美国西点军校学雷锋"一类神话。那确实叫"詹氏挂钩"，可惜是美国人伊利•汉尔顿•詹内在 1873 年发明的，其时他的同宗詹天佑才 12 岁）。

最糟糕的是，寸轨铁路与米轨铁路在碧色寨交会时并不能接轨，因此货物不能直接联运，而必须在碧色寨装卸——从小火车上搬到大火车上去，或是反过来。这虽给 当地农民创造了搬运工的工作机会，却毫无必要地提高了运输成本，也限制了运输流量。 1933 年，全年货运量仅 8.3 万吨，月均只有 6917 吨。不过，据百度百科说，它的效益却非常好，1933 年盈余达 170 多万元。我看那利润基本是运输 锡锭、钨砂等创造的。守着个锡都，想不发财都难。只是据维基百科介绍，修建铁路的成本其实与轨距并无太大关系。如果它是米轨，肯定效益还要高得多。

或许就是为此，1969 年，国家将从石屏到鸡街这一段铁路改成了米轨。 1990 年，鸡个线停运。当年就是为了出售个旧出产的锡，矿主们才去发起建造铁路，如今个旧市却连通往外地的铁路都没有了。这不能不说是当年发起者的受迫害妄想引来的惩罚。

1912 年，铁道协会会刊曾登载这样一首诗："残贼何心种祸胎，敢挥玉斧弃朱崖；而今万里滇南道，汽笛呜呜伴鬼哀。"百年之后，这变态哀嚎仍然是主旋律。 CCTV 拍摄的几部介绍滇越铁路的纪录片中，发言者仍然口口声声骂滇越铁路是"殖民铁路"，是"帝国主义掠夺中国资源"的工具，等等，却无一人能说出那 "残贼"种的到底是什么"祸胎"。只有解说员曾在一个地方说道，滇越铁路通车后几年内，法国就从个旧"掠夺"了多少多少万吨锡，除此之外就什么罪行也开不 出来了。

"掠夺"？敢情法国人是明火执仗地抢而不是买啊？为何这赤裸裸的抢劫犯罪既未引起国际舆论谴责，亦未引发当地民众反抗？既然是掠夺，为何受害人还要巴巴地 集资修个碧线，好让个旧的锡能通过滇越铁路运出去？干出这种盗卖国宝的烂事的资本家，为何又不是与法帝沆瀣一气的卖国贼，却又成了开创民族工商业的先贤 呢？

其实如果将滇越铁路与东北的中东铁路及其支线南满铁路相对照，立即就能看出两者的本质区别，也就是"文明帝国主义"（英法）与"野蛮帝国主义" （俄国[含苏俄]、日本与德国）的区别。

俄国人当年在东北修建从满洲里到绥芬河的横贯东北的中东铁路，以及从哈尔滨到大连的支线，

的确是为了侵吞中国的东北。光绪二十二年（1896）八月初二 日，中俄签订了《合办东省铁路公司合同章程》。合同规定：成立“中国东省铁路公司”，其章程照俄国铁路公司成规；铁轨宽窄应与俄国铁轨一律；俄国有权用铁 路免费运兵；公司建造、经营、防护铁路所需之地，若官地则无偿征用，若民地则按时价付给；公司在铁路沿线享有独占的行政权和警察权。

请注意最后一条。沙俄政府利用它，制造出所谓“中东铁路附属地”，把沿线两侧几十公里宽的地带都划进去，由俄国东省铁路公司行使行政管理权、司法管理权和 驻军特权，形成比一般的租界规模与面积大到不可胜计的国中之国。其与租界的区别只在于，这片“附属地”是俄国人无偿霸占的，根本不存在“租金”一说。东省 铁路公司设在哈尔滨的中东铁路管理局，局长为沙皇亲自任命的俄军中将霍尔瓦特，拥有相当于类似俄国内总督大权。而中东铁路内部设置也如同政府，设有法律 处、学务处、警务处、地亩处、商务部、对中国政权联络部等，实际上成了沙俄在东北的总督府。

越到后来，沙俄赤裸裸的侵略扩张就越发肆无忌惮。他们在东北的几个大城市及中东铁路沿线驻扎军队，设置司法机构，肆意拓展土地，并与吉林、黑龙江地方政府 订立了伐木、采矿、航运等合同。中东铁路附属地成了标准的殖民地，由中东铁路局总揽一切大权，包括铁路经营管理、军、警、司法、行政、护路、土地管理、海 关、交通、工矿、金融、宗教、卫生、文化、教育、邮政等等。一言以蔽之，中东铁路局相当于在 19 世纪以前实际统治印度的英国的东印度公司，是东北真正的统 治者。

日俄战争后，俄国将长春到大连的支线（被日本人称为“南满铁路”）以及旅大等地割让给了日本。日本人沿袭俄国人的作法，于 1906 年建立了南满洲铁道株式 会社（简称“满铁”）。该株式会社除铁路运输外，还经营煤矿、钢铁、炼油、水运、汽车运输、电气等，并在铁路附属地内经营土地、房产和掌管行政。日本人在 旅大以及“满铁附属地”的驻军，就是后来发动了九一八事变的所谓“关东军”。

滇越铁路是这样的么？它是一条纯粹的商业铁路而非殖民地。中法在 1903 年 10 月 29 日签订的《云南铁路章程》是纯粹的商业交易而非政治条约。它的主要规定是：

1） 河口至云南府，准许法国铁路公司修筑铁路。干线完成后，可展筑支线；铁路用地属官地者，由清政府无偿划拨，属民地者，由清政府购拨。

2） 中国地方官员为修筑铁路进行购料、招派、征地占房等有关事宜，要相助于法国。

3） 外国人违法犯罪由法国领事处理。

4） 中国地方官员负责保护铁路。

5） 修建开办铁路所需应用的机械物资一律免税进口。

6） 中国政府于八十年期满时，以法国铁路公司历年帐目为凭据，若能抵偿铁路投资与股本利息，方可收回路权。

7） 万一中国与他国失和，遇有战事，该铁路不守局外之例，悉听中国调度。

请注意，它非但没有如中东铁路那样，把沿线两侧划为“附属地”，而且还明确规定由中国地方官员负责保护铁路。法国人拥有的只是铁路的产权，除了领事裁判权 外（在中国司法与国际接轨前，也无法要求法国人接受中国的刑讯），丝毫没有附带什么政治经济特权，还特地规定在战时铁路调度完全交给中方，由此保证了中国 在抗战期间对它实行了军管。就连“干线修成后可展筑支线”，后来也被中方赖掉了，否则作为其支线的个碧石铁路也不会是民办的。

诚然，在铁路兴修期间，因为受到爱国民众骚扰，法国一度派出军警守护。但此后经过中法双方会谈，法方就把治安管理权移交给中国。 1910 年 3 月 15 日，中法会订《滇越铁路巡警章程》，正式成立滇越铁路路警督办署，将铁路置于管辖保护之下。因此，铁路通车不久，沿途治安就一直由中国 负责。法国人更未趁机在云南驻军。建立把持了一切权力的国中之国。这与中东铁路完全是两回事。

滇越铁路的收回更与中东铁路难易迥异。尽管沙俄帝国主义早在 1906 年就丢掉了南满铁路以及旅大，而苏俄帝国主义早在 1935 年就把北满铁路卖给了满洲 国，但斯大林在抗战胜利后居然又把中东铁路、南满铁路（此时合称“中长铁路”）以及旅顺当成“战利品”抢了回去，直到 1952 年年底才把中长铁路交还给中 国，直到 1955 年，赫鲁晓夫才将旅顺归还给中国。

相比之下，1946 年，尽管距原来条约规定的 80 年期满还有 44 年，国民政府就轻松收回了滇越铁路，所欠款项用“1940 年以来因滇越铁路停运，海防封锁， （中方）所受之物资损失”折抵。不能不说，文明帝国主义就是比野蛮帝国主义通情达理到不可胜计。

所以，客观来看，滇越铁路确实是个纯商业投资行为。人们可以指责清廷在经济上吃了亏，但不能昧着良心，硬要说清廷在此事上“丧权辱国”，签订了“不平等条 约”，因为它跟今日引入外资进行基础建设毫无区别。中国既未丧失主权，也未丧失尊严。国人唯一可以引为耻辱的，也就只能是那铁路不是中国人自己投资、自己 设计建造的。

但若要“艰苦奋斗，自力更生”，当时中国有那个本事么？有无技术队伍与设备不论，有那巨额资金么？腾笑千古的“保路运动”难道还不足以说明问题？那闹剧只能说明一件事：爱国清流只有一腔热血，脑子是没有 D，连在山区修建铁路当是何等规模的工程都不知道。

云南人虽然在后来还真修出了条铁路，证明了并不是所有的爱国志士都只知说大话兼搅屎，但有人也曾“老夫聊发爱国狂”。 1905 年，云南士绅 12 人联名上书云贵总督，请求自主修建滇缅铁路和昆明至四川宜宾的滇蜀铁路，成立滇蜀铁路公司，获得清政府批准后，即开始筹集股份。 那结果自然是与“川汉铁路公司”与“粤汉铁路公司”一样，圈钱者捞够后不了了之。幸亏他们没能说动清廷将滇越铁路筑路权收回自办，否则世界上也就不会有那 条铁路了。如果事情如此发生了，那又到底该是国耻，还是国光？

百年后回首滇越铁路沧桑，令人感慨万端，首先是国人拒绝文明的决心之坚定，令后人错愕难解：为什么一条造福于中国、更直接造福于云南人的国际铁路的建成，竟然会让全省人民如丧考妣，痛不欲生？这种反常心态是如何形成的？为何至今还历久弥坚？

其次是国人虽然世世代代为受迫害妄想所苦，但在不惮以最坏的恶意来推测他人尤其是异族的动机和心术的同时，却又认友为敌，认敌为友，“人妖颠倒是非淆，对 敌慈悲对友刁”。除了一个袁世凯，当国者竟无一人能看出文明帝国主义与野蛮帝国主义的区别，看出列强中哪些真正是包藏祸心的匪类，哪些是可以平等互利的绅 士。孙中山奋斗一生，都是在为烂污帝国主义打代理战

争，先为黑龙会效命，后当苏俄帝国主义的马前卒，而就是这种真正的卖国贼，却成了伟大的爱国者！国人的 脑袋，到底是出了什么超乎人类理解力的严重问题？

最后则是为云南那短暂的辉煌长叹一口气。因为滇越铁路的修通，那个边远的内陆省份得以走向《河殇》呼唤的“蔚蓝色”，以当时无与伦比的速度扑向大海，迎来 了昙花一现的文化经济繁荣。随着那文明之窗被迅速关上，它又跌回瘴烟蛮雨的昏睡中，再度成了官府流放贼配军们的不毛之地。 1949 年后，它能引动全国人民注意的，也就是那黑压压一片跪在泥地上的流放知青。不过，这其实不只是一省的悲剧，与上海遭受的跌落比起来，云南的遭遇还 真算不了什么。

（全文完）